

GRAN ANGULAR



FÓRMULA MAGISTRAL

Enric I. CanelaCATEDRÀTIC DE BIOQUÍMICA I BIOLOGIA MOLECULAR.
UNIVERSITAT DE BARCELONA

CATALUNYA DEMANA PROJECTE, UNITAT D'ACCIÓ, DETERMINACIÓ

La desagradable i esperada notícia de la fugida del país de la companyia japonesa Nissan, una marxa previsible –esperem que no en vinguin més–, unida al desgavell de la vida política catalana i espanyola no em fan ser gaire optimista respecte a l'economia productiva catalana.

En un article clar al diari El Punt Avui (*D'on se'n va Nissan?*, 30 de maig), Joan Amorós, antic alt directiu de Nissan i president de Fermed, donava el seu punt de vista sobre les raons d'aquest adeu: per què marxa i per què només de Catalunya. El 3 de juny Amorós escrivia: *Una proposta per a les plantes de Nissan.* Ho podria reconsiderar Nissan?

Amorós opina que el govern de l'Estat no ha jugat fort per evitar la marxa de Nissan com ho ha fet el govern britànic per conservar la marca a Sunderland. Nissan fugí d'un estat que té oblidats Catalunya i el País Valencià. Hi ha solució?

Vaig més enllà. Els diferents governs catalans o, més ben dit, la classe política catalana, més preocupada per les seves rivalitats i per esborrar la petjada de l'altre, tampoc han fet el que calia. En comptes d'arreglar el desnivell per evitar caigudes, posen esparadrap als que cauen i es fan mal. Al llarg dels anys, no hi ha hagut acció de govern coordinada i continuada per contrarestar els efectes negatius de la crisi política i convertir Catalunya en un país on s'aposti per la indústria generadora de llocs de treball i basada en el coneixement.

El desastre de la marxa de Nissan em porta a recordar un fet de fa gairebé vint anys, quan unes persones de gran lucidesa i amor pel país van fundar el Cercle per al Coneixement, una entitat que tenia com a objectiu impulsar la Societat del Coneixement i, per extensió, l'economia del coneixement al nostre país. Ells, amb altres socis, van elaborar un projecte per impulsar aquesta economia. El van batejar com a MEDARC. La idea era que la B-30 fos un gran eix econòmic fonamentat en el coneixement. Era l'any 2003.



Mobilització dels treballadors de Nissan davant un concessionari de Renault. ORIOL DURAN

“
Vint-i-vuit anys després de la inauguració de la línia Sevilla-Madrid, València i la frontera francesa encara no estan connectades per alta velocitat. Fins al 2008, la línia Barcelona-Madrid no va funcionar. Podríem parlar de ports, aeroports, autopistes... i de tot allò que cal per a una economia sòlida. Culpa de Madrid? Indubtable, però no només. Convé tenir un culpable per tapar la pròpia incompetència

xement, una entitat que tenia com a objectiu impulsar la Societat del Coneixement i, per extensió, l'economia del coneixement al nostre país. Ells, amb altres socis, van elaborar un projecte per impulsar aquesta economia. El van batejar com a MEDARC. La idea era que la B-30 fos un gran eix econòmic fonamentat en el coneixement. Era l'any 2003.

L'entorn geogràfic de MEDARC abastava l'àrea interior i litoral de Barcelona, unia les ciutats de Girona, Barcelona i Tarragona i es relacionava amb la resta del territori del Principat i el País Valencià, era un autèntic arc mediterrani científic i tecnològic.

El projecte MEDARC havia estat acollit amb gran interès pel govern català, tant pel president Pujol com, especialment, pel seu conseller en cap, Artur Mas. S'acostava, però, el final de la legislatura i no podien fer gaire cosa més que preparar el terreny per si el partit al govern seguia al capdavant del país.

Per fer-ho, l'1 d'agost del

2003, el govern va acordar la constitució de la societat mercantil anònima Med-Arc Catalunya, SA. Al DOGC (9-9-2003) hi ha els principis del projecte.

Els resultats electorals van donar lloc a un canvi de go-

vern, i el 16 de març del 2004 Med-Arc va ser esborrada del mapa. El nou govern va acordar deixar sense efecte aquesta constitució (DOGC 10-5-2004). La raó adduïda va ser que "l'objecte d'aquesta societat es pot assolir mitjançant la utilització d'altres instruments legals, dins del respectiu àmbit competencial de cada departament". Naturalment, no van fer absolutament res.

Més tard vaig saber que tota la planificació estratègica va anar a un magatzem. Crec que Catalunya deu tenir el rècord Guinness en nombre de llibres blancs i pactes nacionals sense continuïtat i pocs resultats. Fa poc se'n va aprovar un de nou: el Pacte Nacional per a la Societat del Coneixement. No perdol'esperança d'un avenç.

Crec que a la classe política catalana no va estar ni ha estat a l'altura de les circumstàncies. Entenc les diferències polítiques, però no l'enfrontament quan es tracta d'aconseguir recursos per a accions estratègiques. Vint-i-vuit anys després de la inauguració de la línia Sevilla-Madrid, València i la frontera francesa encara no estan connectades per alta velocitat. Fins al 2008, la línia Barcelona-Madrid no va funcionar. Podríem parlar de ports, aeroports, autopistes... i de tot allò que cal per a una economia sòlida. Culpa de Madrid? Indubtable, però no només. Convé tenir un culpable per tapar la pròpia incompetència.

Amé tot, som a temps de canviar el rumb. Acabo de saber que el govern ha aprovat la creació del grup d'experts Catalunya 2022 per elaborar un projecte que ha de servir per dissenyar la sortida a la crisi del coronavirus. A més de projecte, cal, però, unitat, determinació i perseverança.

Estratègia Catalunya 2022

Un projecte per liderar el futur del país després de la covid-19, aprovat per acord de govern del 2 de juny del 2020.

Per desenvolupar-lo, el govern ha creat un grup de treball format per 30 experts en diferents sectors que elaborarà un document executiu que analitzarà diversos escenaris i àmbits i decidirà quins caldrà desenvolupar. El desenvolupament es farà amb el concurs d'unes vint o trenta persones expertes de cada àmbit.